



Cuadernos LIRICO

Revista de la red interuniversitaria de estudios sobre las literaturas rioplatenses contemporáneas en Francia

18 | 2018

El río y la ciudad

Buenos Aires y la ribera: Continuidades y cambios de una relación esquiva

María Mercedes Di Virgilio



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/lirico/6081>

DOI: 10.4000/lirico.6081

ISSN: 2262-8339

Editor

Réseau interuniversitaire d'étude des littératures contemporaines du Río de la Plata

Referencia electrónica

María Mercedes Di Virgilio, « Buenos Aires y la ribera: Continuidades y cambios de una relación esquiva », *Cuadernos LIRICO* [En línea], 18 | 2018, Puesto en línea el 02 diciembre 2018, consultado el 01 mayo 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lirico/6081> ; DOI : 10.4000/lirico.6081

Este documento fue generado automáticamente el 1 mayo 2019.



Cuadernos LIRICO está distribuido bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

Buenos Aires y la ribera: Continuidades y cambios de una relación esquiva

María Mercedes Di Virgilio

Introducción

- 1 Buenos Aires guarda una relación esquiva con la ribera y con los cursos de agua que la atraviesan. De hecho, a pesar de limitar con un frente costero muy extenso –Río de la Plata, al este, y río Matanza-Riachuelo, al sudoeste– y de estar surcada por numerosos ríos, arroyos y zanjones, la ciudad nunca se hizo demasiado cargo ni de sus aguas ni de sus costas. Ni siquiera un artista como Xul Solar (ver, por ejemplo *Ciudad Lagui*, de 1939)¹, para quien, como señaló Sylvia Molloy, el agua “ya no es entorno de la ciudad moderna sino elemento estructural, soporte de la vivienda misma”², pudo sucumbir a la tentación de mostrar a su ciudad como una ciudad de espaldas al río.
- 2 Inclusive, especulando con las formas que se anteponen a edificios y río en la pintura de Xul Solar, observo que desde las costas de Buenos Aires, las barrancas que marcan algunas calles (por ejemplo, en los barrios de San Telmo y Belgrano) son una huella indeleble y, al mismo tiempo, negada. Más aún, si el viajero no llega hasta sus bordes, desconocerá los espejos de agua que la enmarcan. Sin embargo, las recurrentes inundaciones recordarán a porteños y visitantes que las aguas no se han ido ni se han evaporado, sino que continúan fluyendo contenidas –actualmente los arroyos están entubados y los ríos rectificadas– en el subsuelo urbano.
- 3 En este marco y renunciando a la ciclópea e imposible, al menos para mí, empresa de avanzar hacia una historia social de la relación entre Buenos Aires, sus aguas y sus costas, me interesa presentar en este trabajo algunas hipótesis y puntos de vista que podremos considerar si en algún momento nos lanzamos a tal empresa. Mis argumentos se circunscriben fundamentalmente a la ribera y a su urbanización e intentan mostrar que ninguno de los proyectos pensados para esta porción de la ciudad hasta las postrimerías

del siglo XX logró imponer su ideario urbano. Por el contrario, estos idearios fueron muchas veces contradictorios y se plasmaron en partes o porciones de la extensión costera. A pesar de ello, todos parecen haber tenido una misma, aunque limitada, intención: domar el río y sus aguas bajo un proyecto políticamente hegemónico y económicamente rentable. Planteo que tal empresa fue limitada porque, como veremos más adelante, por casi tres siglos las intervenciones sobre la ribera fueron erráticas y controvertidas, y ninguna tuvo capacidad de marcar un rumbo claro en la urbanización y el desarrollo de esa parte de la ciudad. Como veremos más adelante, las intervenciones sistemáticas y a escala sobre la ribera se darán tardíamente ya a fines del siglo XIX y a lo largo del siglo XX.

- 4 De este modo, el cometido sólo se alcanzará –no sin tensiones– en los albores del siglo XXI bajo la égida del desarrollo del nuevo barrio de Puerto Madero y de la intención de extender –con adecuaciones– sus beneficios y lógicas a la vasta silueta zigzagueante de la ribera. Quiero ser clara en este punto: a pesar de que han existido planes para transformar integralmente la ribera, no es mi intención atribuir “racionalidad” a las intervenciones, que desde la década de 1990, han tenido y tienen como objeto a la ribera en el Buenos Aires actual. Mucho menos atribuirle a los gobiernos que las promovieron que han sido, hasta aquí, de distintos y variados signos políticos. Lo que postulo es que esas intervenciones se han articulado, casual o causalmente, bajo la lógica de lo que podemos entender como neoliberalismo urbano adaptable o neoliberalismo realmente existente³. Es decir, bajo una lógica de mercantilización del desarrollo urbano que se adapta a circunstancias y contextos locales, incluso más allá de los lineamientos de la política nacional⁴.
- 5 Para desentrañar esta hipótesis voy a tomar tres postales de la ribera de Buenos Aires que se focalizan en tres áreas del frente fluvial: el puerto, la Costanera Sur y la ribera del Riachuelo. Las postales recortan sólo algunos hitos que marcaron las transformaciones en cada una de estas porciones de la ribera. Su reconstrucción se apoya en un supuesto básico: el puntapié de las transformaciones que se desencadenan en la era del neoliberalismo urbano adaptable y que hacen posible imponer un proyecto hegemónico para la ribera toda ha sido, sin lugar a dudas, la Dictadura cívico-militar de 1976. El gobierno de la Dictadura, con sus intervenciones en la ciudad, es el que sienta las bases de la gran transformación.
- 6 En su desarrollo, el trabajo recupera resultados de diversos proyectos de investigación llevados adelante en el Área de Estudios Urbanos⁵ y se apoya en una extensa revisión bibliográfica que ha tenido a la ribera –a sus diferentes áreas, en distintos momentos en el tiempo– como objeto de indagación.

Una topografía para tener en cuenta: Buenos Aires y sus ríos

- 7 ¿Por qué planteo que esta relación de Buenos Aires con sus ríos es contradictoria y esquiva? La historia de las aguas que surcan Buenos Aires está en estrecha relación con el tratamiento económico y político que se le dio al sustrato natural en la región metropolitana. El mismo, transformado a través de las acciones y decisiones de los distintos actores sociales, se convierte en un sustrato de relaciones sociales cuyas sucesivas modificaciones obedecen a intereses políticos y económicos identificados con la

pampeanización del área urbana o lo que se ha dado en llamar los “partidarios de la ciudad plato”.⁶ A partir del siglo XVIII, Buenos Aires fue objeto de sucesivas nivelaciones del terreno que borraron sistemática y lentamente las huellas de sus aguas y la existencia de sus costas.

- 8 Desde el punto de vista topográfico, Buenos Aires y su área metropolitana corresponden a la última porción de la llamada “pampa deprimida”, que recibe esta denominación por tener una escasa pendiente hacia el Río de la Plata. Estaba originalmente surcada por cursos de agua menores que desaguaban directamente en el Río de la Plata⁷ o en los otros dos cursos más importantes de la zona, el Reconquista y el Matanza-Riachuelo. Todos éstos presentan las características propias de una región relativamente llana: cursos cortos, de poco caudal permanente, con recorrido irregular y amplios valles de inundación.⁸

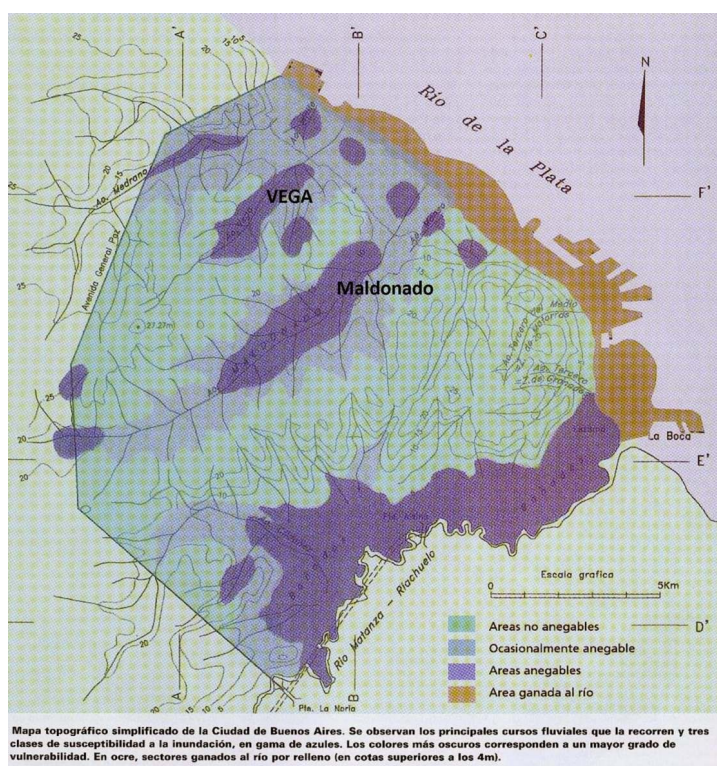


Figura 1: Mapa topográfico de la Ciudad de Buenos Aires⁹

- 9 Por las dimensiones y el grado de urbanización alcanzado, el área metropolitana es la resultante de un conjunto de sistemas que conforman un mosaico de situaciones urbanas y naturales en el cual los rasgos geomorfológicos originales casi han desaparecido. Las áreas bajas fueron rellenadas, la barranca del Río de la Plata suavizada, modificándose también la línea de la costa como resultado de un sostenido avance de la ciudad sobre el Río de la Plata. Finalmente, el curso y las costas del Riachuelo fueron rectificadas desdibujándose, también, el paisaje original.
- 10 El tipo de ocupación urbana expandida horizontalmente desde la costa se ha visto favorecido por el relieve plano sobre el cual se desarrolló, que no ofrece otros obstáculos más que los cursos de los ríos que drenan la zona y las lagunas que salpicaban originalmente el espacio metropolitano. Los cursos de los ríos delimitaron históricamente ofertas inmobiliarias diferentes, según se traten de zonas altas, o de aquellas, más bajas,

sometidas casi permanentemente a procesos de inundación. De hecho, gran parte de las intervenciones realizadas sobre la ribera y sobre los arroyos que atraviesan la ciudad se orientaron a mitigar y contener los desbordes en pos de favorecer el desarrollo inmobiliario. De este modo, favoreciendo los procesos de especulación urbana y pasando por encima de la normativa existente en materia de urbanización de tierra y loteos, se ocuparon progresivamente las márgenes de los ríos y arroyos, así como las tierras bajas, para usos residenciales e industriales.

- 11 Sobre esta base se desarrolló un proceso de urbanización que condujo a que el 48,4% de la superficie total del área metropolitana (2.440 km²) sea considerada como densamente poblada. Sin embargo, esa densidad es heterogénea, concentrándose la población mayoritariamente en la ciudad central y en los municipios que configuran el primer cordón de la conurbación¹⁰.

El perfil de la barranca¹¹

- 12 A la llegada de los primeros conquistadores, la meseta que hoy ocupa la Ciudad de Buenos Aires, la costa y el Riachuelo no ofrecía el aspecto que tiene en la actualidad. Según Luis A. Orquera:

Dos hechos llamaron la atención de los exploradores que recorrían la costa: la barranca y el riachuelo. La barranca, que habitualmente se veía verdear a varios centenares o miles de pasos desde el río, en cierto paraje se aproximaba considerablemente a la costa. Así se reducía la extensión de bajíos y barreales que era preciso sortear para llegar a tierra más alta, que estuviera libre de inundaciones, donde el viento corriera más libremente, y desde donde hubiese mejor visibilidad río adentro. A poca distancia, un brazo del perezoso riachuelo tenía cuatro o cinco brazas de profundidad y estaba protegido por un banco de arena coronado de árboles; podía por lo tanto ser usado como fondeadero, aun por los mayores navíos de la flota¹².

- 13 La barranca que dividía la topografía de la ciudad en dos porciones contrapuestas, la altiplanicie y los bañados, aun cuando en algunos puntos ha cambiado hasta el extremo de hacerse irreconocible, todavía se puede distinguir –como en la zona de Parque Lezama y en el borde del barrio de Belgrano–. Buenos Aires se asentó en la zona alta, la meseta que se encuentra por encima de los 10 metros¹³. Por el sur, mirando al Riachuelo, y por el este, sobre el Río de la Plata, presentaba unas barrancas elevadas y abruptas que en los últimos siglos han sido convertidas en suaves declives:

[La playa era de toscas. La barranca] llega a Buenos Aires desde muy lejos: desde Rosario, San Nicolás, Campana. La corta el valle del Luján, pero reaparece en San Isidro. La encontramos sin dificultad bajo el césped de las Barrancas de Belgrano. Desaparece en las inmediaciones de Pacífico y Plaza Italia, porque allí estaba el valle del Maldonado. Pero se hace nuevamente presente –decapitada– en el predio que ocupó la penitenciaría nacional, y más marcadamente aún en la Recoleta y sus inmediaciones, o en Plaza San Martín. Todos recordamos la empinada subida que forman las calles transversales entre Leandro N. Alem y 25 de Mayo, o entre Paseo Colón y Balcarce; aunque suavizada para facilitar el tránsito de vehículos y peatones, conserva el recuerdo de la barranca que atrajo la atención de los exploradores en 1536. En tiempos de la colonia el desnivel era tal que, por la mayoría de las calles, apenas si era posible franquearla a pie por estrechos senderos. En el Parque Lezama, la barranca se muestra nuevamente en la imponentia de su altura. Allí tuerce hacia el oeste, porque el Matanzas ha labrado el relieve y la barranca debe bordear su ancho valle: la encontramos tras el Parque

Patricios, el Cementerio de Flores y Villa Lugano, y aun detrás de la Ciudad General Belgrano. Del otro lado del Riachuelo no está bien definida¹⁴.

- 14 Cuando se produjo la segunda fundación de Buenos Aires en 1580, Garay también eligió el alto de la barranca y demarcó el espacio para la Plaza Mayor y el primer plano de la ciudad. Si bien la elección de la zona en la que originalmente se ubicó la ciudad se basó en criterios orientados a facilitar la actividad comercial de la época (rápida salida hacia el océano y existencia de una zona de fondeadero de buques), el sitio específico en que se instalaron las primeras edificaciones respondió a un requisito topográfico: ser tierras altas. El terreno en donde se implantó la traza original fue, desde ese punto de vista, el ideal porque su relieve permitía seguir las indicaciones de las Leyes de Indias para los asentamientos en el Nuevo Mundo: tierras planas y no anegadizas¹⁵.
- 15 Por fuera de la meseta, en donde se asentaba la ciudad en sus orígenes, todo era territorio que el Río de la Plata ocupaba en épocas de crecida: amplias superficies de esteros y bañados intransitables. Un cronista de fines del siglo XVII describió la zona de la siguiente manera: “La planta urbana ocupa una llanura de bastante extensión, sin otra desigualdad que una pequeña franja hacia la parte sur y otra pequeña al norte”¹⁶.
- 16 Tal y como se puede comprobar en la posterior expansión de la ciudad, el asentamiento original sólo mantuvo continuidad hacia el oeste. Por muchos años, estuvo limitado, al norte y al sur, por los llamados zanjones, que servían de desagüe a las tierras del oeste en días lluviosos, formando riachos torrentosos que se volcaban en el Río de la Plata desde lo alto de la barranca. Hacia el norte y hacia el sur se hallaban las depresiones, el valle de inundación del arroyo Maldonado y del Riachuelo, respectivamente, que impidieron el crecimiento en esa dirección; mientras que al este se extendía el Río de la Plata. Los zanjones recibieron los nombres de “las Catalinas” o “de Matorras” el del norte y “del Hospital” o “del Alto” el del sur, siendo siempre pasos difíciles para el tránsito callejero. La crecida de las aguas socavaba muros y ahondaba las calles, donde dejaba lagunas y pantanos a veces imposibles de franquear. El zanjón del Hospital cortaba el paso de la calle Real, única que unía el centro con el puerto y permitía la salida hacia el Riachuelo, donde había chacras y estancias muy pobladas¹⁷.
- 17 El hecho de que la planta urbana estuviera rodeada de terrenos bajos, fácilmente anegables, indica la primera y temprana relación de la ciudad con sus aguas. Relación que se mantuvo a lo largo de cuatro siglos¹⁸.

Postal # 1: Las intervenciones sobre la ribera y la construcción de la ciudad-puerto

- 18 La urbanización de la ribera fue, sin dudas, un proyecto tardío que se desencadena siglos después de la fundación de la ciudad. “Si bien Garay reserva una franja para el servicio del puerto frente al sitio destinado a fortaleza, la función portuaria no se localizará en ese sector [se refiere a la costa del Río de la Plata] sino tres siglos después”¹⁹. El proceso es tributario de la apertura comercial de Buenos Aires y su posicionamiento como poder político y militar del Imperio español en el confín del mundo a fines del siglo XVIII. El punto de inflexión es la creación, en 1776, del nuevo Virreinato del Río de la Plata y la sanción en 1778 del reglamento de Libre Comercio que impulsan la apertura del puerto²⁰, originalmente localizado en los bordes del Riachuelo²¹. Desde entonces, los bordes del Riachuelo se configuran como zona industrial. Será asiento de la industria naviera y de la localización de los primeros astilleros²². Asimismo, en sus costas se desarrollará –en

diferentes momentos y con diversas tecnologías– la industria cárnica, cuyos emblemáticos edificios e infraestructuras –los más modernos– serán claramente visibles hasta entrado el siglo XX (Frigorífico La Negra, La Blanca, etc.).

- 19 El frente del Río de la Plata fue objeto de múltiples proyectos, pero las intervenciones más importantes se harán esperar hasta fines del siglo XIX, hasta la inauguración en 1889 del viejo Puerto Madero. Originalmente, el río descansaba sobre las actuales avenidas Alem y Paseo Colón. Debido a su poca profundidad, las embarcaciones de gran porte que no podían acceder al Riachuelo debían fondear a río abierto, a más de seis millas de la ciudad. Los pasajeros y las cargas tenían que ser llevados a la ribera en botes o sobre animales.
- 20 Los primeros proyectos de puerto datan del tiempo de la Colonia. Ya en 1771 Francisco Rodríguez y Cerdoso planeó una gran dársena rectangular a la altura de la calle Corrientes; en 1777 se proyectó utilizar la restinga de las Catalinas (próxima al actual barrio Catalinas Norte) para construir un muelle que nunca vio la luz. En 1782 y 1784, Mosqueira y Pallares presentaron otros dos proyectos de puerto. En 1802 se inician las obras del llamado proyecto Cerviño, que preveían la construcción de un muelle de atraque a la altura del bajo de la Merced (actual calle Perón) y un canal costero que unía el muelle con el Riachuelo. El material extraído del dragado del canal se utilizó para levantar los terrenos de la costa adyacente. El muelle nunca se concluyó. En 1805, Giannini presenta un proyecto que consiste en un gran canal paralelo a la costa, en cuyo borde se construirían muelles sobre la playa, obras de defensa y un camino costero sobre un terraplén que impediría las inundaciones. Las Invasiones Inglesas (1806 y 1807) y, posteriormente, la gesta revolucionaria abrió un compás de espera en la realización de las obras²³.
- 21 Luego de la declaración de la Independencia en 1816, se impulsaron otros tantos proyectos que tampoco lograron concretarse²⁴. La escisión de Buenos Aires de la Confederación formada por las Provincias Unidas del Río de la Plata (1853-1861) relega temporalmente la primacía del puerto de Buenos Aires²⁵ que, como estado independiente, brinda soluciones parciales al problema del puerto²⁶. Cuando la nación se reunifica, se abre un periodo de competencia entre las ciudades por la supremacía del puerto (en particular, entre Buenos Aires y Rosario). Finalmente, la federalización de Buenos Aires, en el año 1880, cierra el ciclo de controversias, saldando las mismas a favor de la ciudad capital²⁷. “Buenos Aires [se impuso] a la Confederación. La centralización triunfó sobre el federalismo escrito y el país se convirtió en un gigantesco embudo a partir de la ciudad, sobre todo cuando el Atlántico pasó a ser el centro de las operaciones económicas entre el Viejo y el Nuevo Mundo y la producción agropecuaria el complemento básico para la industria europea”²⁸.
- 22 En ese marco y luego de que el ingeniero Luis Huergo ganara en 1879 el concurso realizado por la Provincia de Buenos Aires para adjudicar los trabajos de canalización del Riachuelo²⁹, se (re)abre en la gran aldea el debate por el proyecto del puerto. El debate por el puerto será ahora el debate por sus destinos y se encarnará en la disputa entre el proyecto Huergo y el proyecto Madero (Figura 2).

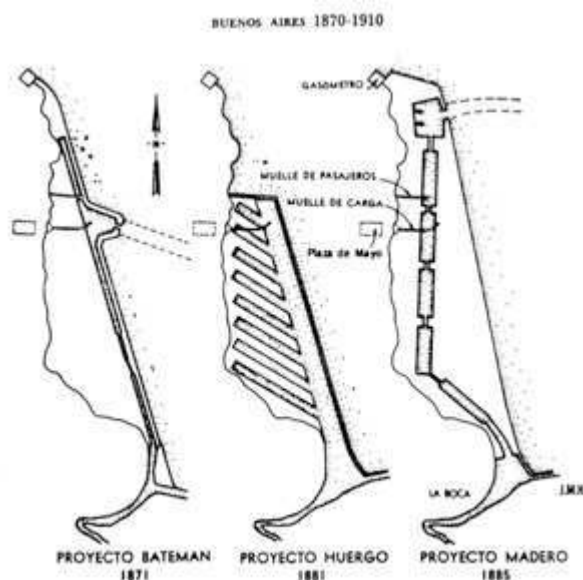


Figura 2: Proyectos para el puerto³⁰

- 23 Hasta aquí, ningún proyecto había logrado más que paliar las inclemencias que la geografía del estuario del Río de la Plata imponía a los pobladores de la ciudad y facilitar la sobrevivencia económica de élites y plebeyos. Sin embargo, la federalización y las favorables condiciones del contexto internacional de fines del siglo XIX (re)abrían el debate por la apropiación de los beneficios surgidos de los negocios ligados al puerto y la consolidación de un proyecto de desarrollo vinculado al comercio internacional de materias primas³¹ en detrimento de otro industrial (aun cuando articulado con el primero).
- 24 Por un lado, los trabajos de Huergo sobre el Riachuelo permitían, ahora, el normal acceso de buques de ultramar y ratificaban las posibilidades que ofrecía el pequeño río como espacio productivo³². Su proyecto se orientaba a mejorar las instalaciones existentes construyendo dársenas dentadas abiertas al Río de la Plata. Por el otro, el proyecto de Madero apostaba, en cambio, al desarrollo de nuevas infraestructuras sobre las costas bajas ubicadas al este de la Plaza de Mayo³³. En ese marco proponía la construcción de dos dársenas de acceso y cuatro diques intermedios cerrados, construyendo una isla artificial y dejando de lado las posibilidades que ofrecía el Riachuelo. Tal y como señala Silvestri, las diferencias de proyectos se apoyaban en las tradiciones constructivas que los inspiraban y en las condiciones de posibilidad que estas tenían para ser aceptadas en el ideario técnico-político de la época³⁴. El proyecto de Huergo representaba “una novedad en la historia del puerto de Buenos Aires, pero también un diseño avanzado en relación con intervenciones internacionales”³⁵. Madero, en cambio, reelabora “un *leit motiv* de propuestas tradicionales para el puerto de Buenos Aires”³⁶. En cuanto al desarrollo de la ciudad refiere, ambas propuestas –alimentadas por el ideario iluminista de la generación del ochenta– pensaban la obra como la construcción de infraestructuras³⁷, de nuevas oportunidades de negocio y de una puerta de entrada a la ciudad y a la Nación. Asimismo, finalmente, darían un puerto para la Capital. Desde ese frente fluvial, pero también urbano, la civilización (encarnada en los productos, ideas y modas provenientes de Europa) penetraría y fecundaría la naciente nación³⁸.

- 25 En un marco signado por la disputa por la cuestión Capital, el Congreso Nacional finalmente se inclinó por la propuesta de Madero. De este modo, en 1887 se iniciaron las obras del Puerto Madero. El 28 de enero de 1989, la nación inauguraba la primera dársena del Puerto de la Capital. En esa ocasión el vicepresidente Carlos Pellegrini declaraba:

Creo, en verdad, que de todas las obras públicas que puede haber realizado o realizará el esfuerzo nacional, ninguna más grande y más trascendente que ésta, pues importa no sólo un progreso más, sino que da a este emporio comercial el sello que le faltaba, extiende su benéfica influencia a toda la República y alcanza con sus favores hasta las repúblicas vecinas³⁹.

- 26 Las obras del puerto aportaron al gobierno nacional terrenos de relleno ganados al río. En ellos se emplazaron grandes almacenes de materias primas que, en el mediano plazo, aumentaron la oferta de terrenos ribereños susceptibles de ser comercializados, contribuyendo a la valorización del frente costero (especialmente, del tramo norte). El Puerto Madero no constituyó una innovación técnica ni logró –como veremos más adelante– albergar grandes embarcaciones; sin embargo, marcó la emergencia de la Nación moderna⁴⁰.



Figura 3: Vista general de Buenos Aires desde Puerto Madero con dirección NO⁴¹

- 27 Unos diez años después de terminado, debido al aumento del tamaño de los buques, el Puerto Madero había quedado totalmente obsoleto. La construcción de un nuevo puerto no se hizo esperar. Esta vez, siguiendo las ideas de Huergo, se construyó una serie de dársenas abiertas en forma de peine. El Puerto Nuevo es inaugurado en 1919.
- 28 Con la progresiva puesta en marcha del Puerto Nuevo, los depósitos construidos sobre la ribera norte –en la zona conocida como Las Catalinas– quedan fuera de funcionamiento. En ese marco, los proyectos para la urbanización del área no se hicieron esperar. En el año 1926, el presidente Marcelo Torcuato de Alvear⁴² impulsa la empresa urbanizadora a través del desarrollo del proyecto de la “Explanada de Retiro”. La iniciativa propiciaba la articulación de los terrenos aledaños al Puerto Nuevo, la zona de Retiro y la de Plaza San Martín mediante la construcción de obras de infraestructura y una red de espacios y avenidas monumentales.
- 29 El proyecto de la Comisión Estética Edilicia, por un lado, acentuaba el ideario de la Nación moderna, resaltando la importancia de las avenidas como arterias que conectan espacios urbanos significativos, la presencia del ferrocarril, del puerto y la centralidad de Buenos Aires como ciudad Capital y “puerta de entrada al país”⁴³. Por el otro, reforzaba la

“creciente diferenciación de funciones, al sur y al norte, que [había tomado forma] en la zonificación industrial de 1914”⁴⁴. A pesar de la importancia de la iniciativa, el intento de urbanización de la zona aledaña al Puerto Nuevo fracasará “debido a cuestiones políticas relacionadas con desacuerdos respecto a la forma y al destino que debería tener este sector de la ciudad”⁴⁵. La Crisis de 1930 abre otro *impasse* en el proceso de urbanización del área que, entre otras cosas, suponía la adquisición por parte del gobierno nacional de terrenos aún en manos de la empresa Las Catalinas S.A.

- 30 La ribera norte queda, de este modo, marcada por *mojones de la modernidad* sin que las voluntades políticas ni los dineros públicos logren la consolidación y la conexión de los sectores en crecimiento. Por un lado, quedaban las obras del puerto (en sus diferentes proyectos y etapas) y la existencia de nuevos terrenos ganados al río. Por el otro, las de la Avenida Costanera que, iniciadas en 1926, finalizarían recién en 1940⁴⁶. En medio, las grandes estaciones terminales de los ferrocarriles que llegaban al barrio de Retiro, conectando con las instalaciones del puerto. De este modo, enhebrar la modernidad, material y simbólicamente, será una empresa inconclusa hasta muy entrado el siglo XX⁴⁷.

Postal # 2: Los sectores populares tienen derecho al río

- 31 Como parte del proceso de modernización de la ciudad y la recualificación del área central (rediseño de la Plaza de Mayo, apertura de la Avenida de Mayo, etc.), y por qué no también, como eco de la mirada municipalista que demanda y promueve intervenciones públicas activas en el sur de la ciudad⁴⁸, en 1918 se inauguraron las obras del nuevo balneario municipal.
- 32 El paseo recorría la actual avenida España, entre la calle Brasil y la avenida Belgrano. La zona estaba localizada en tierras ganadas al río, detrás del Puerto Madero.⁴⁹ Los jardines y locales para diversiones descansaban, separados por una cortina de álamos, sobre una amplia rambla de 10 metros de ancho que conectaba la zona con el río⁵⁰. El Balneario Municipal, alentado por la prolongación del tranvía hasta la avenida Brasil, inauguraba una era de veraneos populares que quedaría plasmada en las crónicas de época:

Por un momento se saca el rancho y lo usa de abanico. El saco cuelga de su brazo esperando el comienzo de la ceremonia: es preferible que la brisa del río pegue directamente sobre la camisa de Nicanor para aliviarlo del bochornoso calor. Recuerda casi nostálgico la nevada de junio, nunca vista; hasta un muñeco de nieve pudo hacerle a los pibes que ahora corretean por la nueva rambla. Su esposa y sus padres ocupan el pequeño sector de un banco adonde llega la incipiente sombra de uno de los retoños de plátano con que la Municipalidad pretende arbolar el paseo. Llegan más automóviles descapotados. Algunos audaces los arriesgan en las orillas arenosas del propio río. Los más prefieren los caminos naturales del paseo aunque tengan que mezclarse con la creciente afluencia de bañaderas cargadas de curiosos porteños que vienen a ver inaugurar el nuevo balneario, a despecho de la “canícula”. Cada vez hay más gente a pesar del miércoles laborable. Son como las tres de la tarde y nunca se ha visto por estos lares semejante multitud buscando la brisa del mar criollo y saboreando, por anticipado, el futuro lugar de chapuzón popular. Un chaparrón veraniego produce algunas estampidas hacia los sectores edificadas, sobre el espigón. La mayoría, sin embargo, prefiere gozar el chubasco aliviador, ver cómo se humedecen los prolisos canteros cultivados con motivos florales al estilo de los jardines de Versalles, o se desliza el agua por las farolas y los maceteros franceses de bronce que de tan nuevos aún brillan en sectores que no tomaron verdín.

Los que prefirieron el refugio, mientras tanto, pueden conocer las comodidades de los vestuarios –provistos de duchas, armarios y bancos en casi 400 casillas individuales– para hombres y mujeres en rigurosa división. Y leer el reglamento que exige: traje completo de baño, de malla (mameluco) o pantalón y saco, debiendo hallarse todas las prendas en buen estado. [...] Se prohíbe el uso, para los baños, de calzoncillos comunes o de punto. En todo momento debe respetarse la divisoria de las aguas con sectores masculino y femenino convenientemente separados, y el horario de 6 a 11 y de 15 a 19, que intenta prevenir tentaciones de la concurrencia nocturna.

El alboroto indica que llegan las autoridades para inaugurar oficialmente las instalaciones. La banda corrobora la presunción con una fanfarria digna de las fechas patrias. El palco se cubre de galeras, gorras militares, sombreros femeniles y casquetes eclesiásticos. Es realmente una multitud la que canta con los acordes del Himno Nacional. El presidente Yrigoyen corta las cintas junto al intendente Llambías. Monseñor Alberti traslada la bendición del agua a las aguas produciendo un verdadero milagro: que nadie resulte lesionado en el tropel que se lanza al disfrute. Nicanor se prende a la carga de caballería multiplicando sus manos para tomar con ellas a sus párvulos y trasportar el cilindro de lona donde aloja los trajes de baño, mientras su esposa y los viejos prefieren la contemplación desde el barandal de la explanada. Con el vestuario no hay conflicto: agradece Nicanor su par de varoncitos para poder cambiarse los tres en el mismo sector. Ya están listos. ¡Al agua, patos! Los chicos chapotean y agitan las manos saludando a mamá y los abuelos. Nicanor sonríe feliz⁵¹.

- 33 El éxito del paseo fue tal que, en 1924, la Municipalidad de Buenos Aires dispuso la construcción de un conjunto de edificios y locales para alquilar como restaurantes y cervecerías.
- 34 En 1958, el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires⁵² impulsa nuevamente la idea de abrir la ciudad al río, y propone la reestructuración portuaria y el relleno sobre el Río de la Plata de unas 400 ha dedicadas a usos administrativos, culturales y de esparcimiento⁵³. A mediados de la década de 1960, el Congreso de la Nación autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a donar, al Club Atlético Boca Juniors, algunos de los terrenos resultantes del relleno sobre el Río de la Plata para la construcción en la Costanera Sur de la Ciudad Deportiva de La Boca.
- 35 La Costanera Sur, el balneario y la Ciudad Deportiva se constituyeron como espacios públicos populares e intensamente concurridos. Pero con el paso de las décadas “las instalaciones semi abandonadas de Puerto Madero [...] conformaban una barrera que había que atravesar para acceder a la Costanera Sur, a lo que se sumaba la exigüidad de transporte público con llegada al lugar. Con todo y a pesar de las dificultades de acceso, de la contaminación de las aguas, la prohibición de bañarse, la Costanera Sur con el balneario y la ciudad deportiva siguió siendo un espacio público muy popular y concurrido hasta comienzos de 1976, cuando comenzó la dictadura militar”⁵⁴. Entre su inauguración y las postrimerías de la década de 1970, la Costanera Sur fue decayendo, sus restaurantes y cervecerías cerraron. En 1979, la ciudad deportiva había caído en desuso y con ella, la Costanera Sur, ocultada tras los 15.000m³ de escombros volcados producto de la demolición de la larga serie de manzanas abiertas en el sur de la ciudad para construir la nueva red de autopistas.

Postal # 3: La ciudad detrás de la ciudad: el Riachuelo y la urbanización de la ribera sur

- 36 La expansión de Buenos Aires hacia el sur, desde los inicios del proceso de urbanización, estuvo orientada por la localización de las actividades industriales y, concomitantemente, el asentamiento de la población trabajadora ocupada en ellas. La presencia del Riachuelo, del cual las industrias utilizaban el agua y al que vertían sus residuos, y la cercanía al centro urbano convirtieron a la ribera sur en un área privilegiada para el desarrollo de dichas actividades. El crecimiento del ferrocarril, a fines del siglo XIX e inicios del XX, colaboró con la dispersión residencial y promovió el desarrollo de los pueblos de Avellaneda (originalmente denominado Barracas al sur) y Quilmes, entre otros. La construcción de puentes sobre el Riachuelo facilitó el vínculo con esos partidos. A pesar de ello, el tendido de infraestructuras urbanas en la ciudad mostraba una distribución muy desigual: mientras que el centro y las áreas adyacentes estaban bien servidos, los barrios periféricos (la ribera sur mantuvo esa condición hasta entrado el siglo XX) se encontraban –en general– carentes de este tipo de servicios. A la carencia de infraestructuras se sumaba la decisión de las autoridades porteñas de instalar todo tipo de *actividades insalubres* lejos del centro, localizándolas en el sur y sudoeste de la ciudad: el matadero municipal en Parque Patricios y la Quema municipal en Nueva Pompeya. El Reglamento Industrial de 1914⁵⁵ ratificó las decisiones acerca de la relocalización del matadero municipal (trasladado al barrio de Mataderos) y de los depósitos de residuos. En ese marco, no es de extrañar que comenzaran a formarse en el área cinturones negros: aglomerados de viviendas muy precarias sin servicios de agua, cloacas o alumbrado, en áreas inundables, tierras rellenadas y basurales⁵⁶. Este tipo de hábitat precario se sumó a los conventillos localizados en el barrio de La Boca.
- 37 La topografía del área (anegable por ser una zona de bañados), el uso del suelo predominantemente industrial y el desarrollo de múltiples (y precarias) formas de hábitat popular mantuvieron a la ribera sur a salvo de la especulación inmobiliaria. Años más tarde (a partir de la década de 1950), otro freno a la especulación lo impuso la decisión de las autoridades municipales de localizar en el área importantes dotaciones de vivienda social.
- 38 Este derrotero sintético de la urbanización del área sur nos permite comprender la suerte del Riachuelo: vertido de desechos industriales, escasez de infraestructuras urbanas, basurales, población asentada en áreas no urbanizadas e inundables dieron como resultado, y sin más remedio, la contaminación hídrica y de las aguas subterráneas de la cuenca⁵⁷. Esta postal de la ribera sur se mantuvo más o menos inalterable hasta entrado el ocaso de la década de 1980, momento en el que se inicia la transformación del área.

Generando condiciones para transformar la ribera

- 39 Las bases de la transformación se remontan a los años de la Dictadura Militar (1976-1983). Si bien la variedad de intervenciones urbanas de la Dictadura en la Ciudad de Buenos Aires y los actores estatales intervinientes dan cuenta de lógicas diversas y muchas veces contradictorias, no es posible negar que estos sentaron bases para la gran transformación. De hecho, durante esos años, las políticas urbanas a menudo funcionaron como *bastión de una fuerte intervención e inversión estatal*⁵⁸. Las intervenciones que sirvieron de punta de

lanza para la transformación de la ciudad fueron, por un lado, la implementación del Código de Planeamiento Urbano (1977) como el principal instrumento de ordenamiento territorial⁵⁹ y, por el otro, las intervenciones más visibles producto, en parte, de su aplicación: el trazado de la red de autopistas urbanas, la construcción de equipamientos e infraestructuras y la erradicación de villas de emergencia.⁶⁰

- 40 En correlación con la reestructuración económica del período, el “Código” buscó propiciar un cambio en el perfil productivo de la ciudad restringiendo los usos industriales a ciertas industrias y zonas de la ciudad e incentivando los usos residenciales, de servicios y de negocios. “Por medio del Código se [premió] la construcción en perímetro libre permitiendo mayor altura y limitando la altura de los edificios entre medianeras, propuso la construcción de un sistema de parques en consonancia con otras políticas ambientalistas (por ejemplo, la prohibición de incinerar basura en la ciudad), alentó la construcción de grandes equipamientos en el sur por medio del englobamiento de parcelas y reglamentó la erradicación de ciertos usos industriales considerados nocivos para el área urbana (por ejemplo, la prohibición de faenar ganado en la ciudad, lo que implicaba la expulsión de mataderos y, eventualmente, de frigoríficos)”⁶¹.
- 41 Todas estas iniciativas se llevaron adelante en consonancia con el proceso de reestructuración económica, con eje en la desindustrialización y en la liberalización de los mercados. Las consecuencias de este modelo en la economía de la ciudad no tardaron en hacerse evidentes: desindustrialización de las áreas centrales, desplazamiento de numerosas actividades industriales hacia los suburbios y concentración en la ciudad de las actividades terciarias. De este modo, el sector industrial perdió su capacidad de absorción de mano de obra tanto por los cambios ocurridos en las formas de organización de la producción como por el impacto de las políticas de reestructuración territorial. Estos procesos ocurrieron en un marco institucional en el cual el Estado ya no valora las necesidades de reproducción de los sectores populares, no interviene como agente redistribuidor y no define a los servicios urbanos como objeto de consumo social⁶². Estas políticas dejaron fuertes marcas en la fisonomía y dinámica de la ribera.
- 42 Por un lado, el viejo Puerto Madero era ya una infraestructura muerta. Con la apertura del Puerto Nuevo, progresivamente el viejo puerto de Buenos Aires había entrado en decadencia. Inicialmente, deja de ser un puerto para buques de exportación para transformarse en un puerto fluvial. La actividad del puerto merma drásticamente a medida en que las infraestructuras quedan obsoletas y el proceso de sustitución de importaciones se agota. Los depósitos y las grúas de carga fueron quedando en estado de abandono, junto a grandes terrenos baldíos sin edificarse.⁶³ Los cambios en el Código de Planeamiento Urbano ocurridos durante el gobierno de la dictadura cívico-militar (1976-1983) y sus posteriores reformas de 1989 sentaron las bases normativas para el desarrollo de los procesos de renovación urbana en las siguientes décadas y habilitaron la transferencia de esas tierras. Con base en un estudio de Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo y la Administración General de Puertos, el área fue declarada inutilizable desde el punto de vista portuario.⁶⁴
- 43 Por el otro, las infraestructuras que se levantaban en los barrios nacidos a la vera del Riachuelo (La Boca y Barracas), de diferentes maneras, habían sido afectadas por el proceso de desindustrialización que facilitó, vía el cierre de talleres, fábricas y depósitos, la puesta en disponibilidad de una gran cantidad de suelo e inmuebles aptos para ser reutilizados y/o demolidos. Si bien, durante los primeros años de gobierno democrático (1983-1987), “ciertos aspectos de la política económica se modificaron con relación al

periodo anterior”⁶⁵, el gobierno de Raúl Alfonsín no logró poner fin a la aguda crisis de la industria manufacturera así como tampoco mejorar las condiciones de reproducción de los sectores populares, en general, y de los asalariados, en particular.

- 44 La implementación de la Ley de Reforma del Estado y de Emergencia Económica (1989) y la puesta en marcha del Plan de Convertibilidad (1991) profundizaron las condiciones generadas en la Dictadura. La reducción de las tasas de interés en el mercado financiero local, la apertura de líneas de crédito para la adquisición de viviendas y la incorporación al mercado inmobiliario de tierras e inmuebles del Estado desafectados de sus usos originales (Puerto Madero es un caso paradigmático en este sentido) facilitaron el auge constructivo⁶⁶. El proceso se benefició de la flexibilización de las normas urbanísticas y de ordenamiento urbano que permitió aumentar la edificabilidad en los distritos residenciales y facilitó los procedimientos de modificación y excepción al Código de Edificación⁶⁷. Esta dinámica supuso la apertura de “nuevas áreas de oportunidad” para los negocios inmobiliarios cuyo correlato fue el aumento de los permisos de obra otorgados y la superficie permitida⁶⁸ (Figura 4), la readecuación de los precios de venta de las propiedades y de los terrenos, la proliferación de nuevas ofertas inmobiliarias residenciales, orientadas hacia sectores altos y medios altos, en los edificios en propiedad horizontal de alto estándar y en los “countries en altura”⁶⁹.

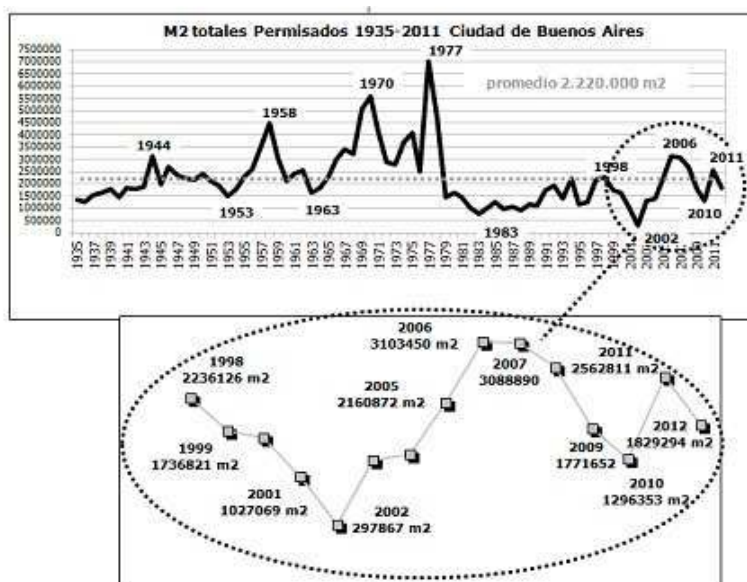
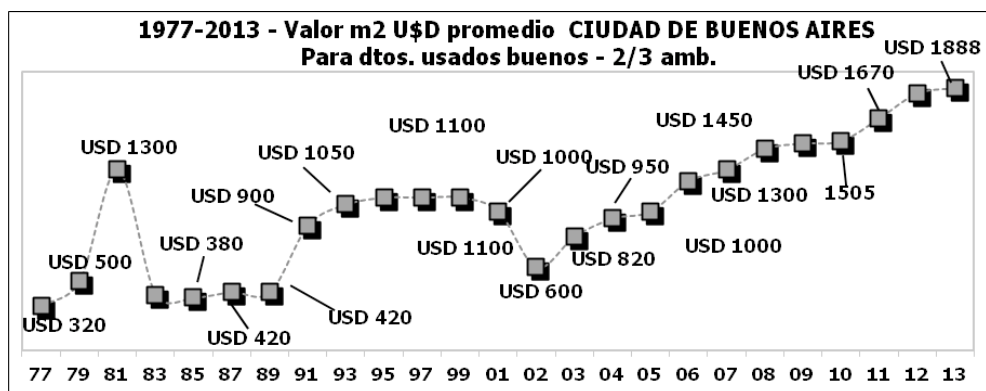


Figura 4⁷⁰

- 45 La dinámica de reactivación de la industria de la construcción y de los negocios inmobiliarios se hizo evidente en el aumento sostenido del precio promedio de compraventa del m² (Figura 4). La bonanza se vio interrumpida entre 1998 y 2001, años en los que estalla una de las crisis sociales, económicas e institucionales más profundas que atravesó la Argentina en el siglo XX. En ese contexto, el precio promedio de compraventa del m² tocó fondo; sin embargo, a partir del año 2002, el proceso de valorización se reactiva lentamente (Figura 5)⁷¹.

Figura 5⁷²:

- 46 Ahora bien, ¿qué pasó en el nuevo contexto con las viejas postales de la ribera? Postales hermosas, pero escasamente conectadas en un recorrido que, sin embargo, hoy se presenta contigo y que incluso puede recorrerse a pie sin demasiados obstáculos.

Las nuevas postales de la renovación de la ribera: La construcción de un proyecto hegemónico

Postal #1 bis: La renovación del viejo Puerto Madero y de la Ribera Sur

- 47 El puntapié inicial del proceso de renovación urbana que se desarrolla en los barrios del sur de Buenos Aires fue el proceso de patrimonialización del área fundacional de la ciudad –barrio de San Telmo–, iniciado en 1980⁷³. La iniciativa se articuló con la puesta en marcha del Plan de Urbanización de la ribera del Río de la Plata y del Riachuelo, durante el primer quinquenio de la década de 1990. El lanzamiento, en 1989, del proceso de reconversión de Puerto Madero en un área urbanizable impulsó la recuperación urbanística de la ribera en su conjunto⁷⁴ y de los barrios de la zona sur de la ciudad –contiguos al antiguo puerto de Buenos Aires–. En ese marco, en 1995, un renombrado arquitecto sostenía que:

Los barrios del sur porteño son zonas que pueden revalorizarse y reciclarse, como se hizo con el este de París o con el Soho de Nueva York. ¿Qué se puede hacer? Hace falta plata, pero también hace falta conciencia. Los emprendimientos, como el hotel Intercontinental, generan movimiento. Se pueden recuperar los parques, imaginar zonas de interés, empleo, esparcimiento y vivienda. De lo contrario esos enormes barrios están subutilizados, y pueden transformarse en impenetrables, como el Bronx de Nueva York, donde ni la Policía puede meterse (*Clarín*, 03/12/95).

- 48 La “Operación Puerto Madero” implicó la urbanización y recualificación de 170 hectáreas de suelo –en una ciudad en donde el mismo es hoy muy limitado–. En una primera etapa, el proyecto avanzó sobre los viejos docks de Puerto Madero Oeste. Poco tiempo después, comenzaron las obras de urbanización de Puerto Madero Este, entre los galpones y el río, incluyendo la recuperación de la Costanera Sur⁷⁵.

En el sector este, exactamente en las seis manzanas de espacios verdes que lindan con la Reserva Ecológica. Allí se emplazarán edificios de arquitecturas eclécticas destinados casi en su totalidad a cultivar el tiempo libre de los porteños. Un puente levadizo prolongará la avenida Córdoba y usted aparecerá en Divino Buenos Aires, un centro gastronómico circular con 4 restaurantes (uno es un Planet Hollywood) y

bares temáticos. En el mismo dique se levantará un estadio deportivo, un hotel internacional pegado a la torre de la Corporación América y un museo diseñado por el arquitecto Rafael Vignoly para Amalita Fortabat, que expondrá su pinacoteca privada, asesorada por expertos del Museo de Arte Moderno de Nueva York. Si las cuentas le sonríen, la Fundación Banco Patricios se mudará a los terrenos aledaños al fastuoso centro de convenciones para 14.000 personas y al complejo de 30 salas de cine, propiedad de Alberto González. Al museo del mar y la navegación se sumará un Hotel Hilton, viviendas y oficinas de la constructora IRSA. La Fundación YPF inaugurará un centro científico frente a la fuente de Lola Mora y a la entrada de la Reserva Ecológica. Este Museo de Ciencia y Tecnología (junto con los parques el único entretenimiento gratuito) será un clon de la Villete de París, con salas de exposición permanente y temporarias (*La Nación*, 10/05/1998).

- 49 De este modo, el plan de recuperación de la ribera implicó la ampliación del área central mediante la incorporación de suelo urbano, a través del desarrollo y modificación funcional de áreas e infraestructuras urbanas decaídas o subutilizadas. El nuevo barrio de Puerto Madero se anexaba a los antiguos barrios del área fundacional de la ciudad –San Telmo, entre ellos– y se iniciaba el proceso de “integración” urbanística de La Boca y Barracas a través de la renovación del paseo de la ribera y de la inversión en la obra de defensa costera contra las inundaciones, realizada con financiación del BID. El proceso de recuperación, apropiado y jerarquizado por la Jefatura de Gobierno de la Ciudad⁷⁶ priorizaba como estrategia: “integrar los espacios públicos de la ribera (y los cercanos a ella)” (*Clarín*, 29/01/98).
- 50 Las transformaciones posibilitaron el desarrollo de nuevos usos comerciales, de servicios y habitacionales, para actividades de sectores de altos ingresos. Puerto Madero significó, así, la valorización efectiva de un área degradada. Sin embargo, tal valorización no fue inocua ni obedeció exclusivamente a la promisorio gestión del proyecto. La Corporación Puerto Madero S.A., empresa desarrolladora, “subvencionó con recursos públicos a inversores privados y consumidores de altos ingresos, incluyendo en este universo una gama de empresas y agentes que obtuvieron enormes beneficios mediante prácticas especulativas de suelo urbano”⁷⁷.

Postal #2 bis: Proyectos para la olvidada Costanera Sur

- 51 El paseo de la Costanera Sur no quedó al margen del “impulso renovador” de la Operación Puerto Madero. Sin embargo, el paisaje a intervenir no era el mismo que se congelara a fines de la década de 1970, sepultado bajo los escombros de la dictadura cívico-militar.
- 52 Con las inundaciones por sudestada que azotaban recurrentemente el área, los rellenos abandonados se llenaron de sedimentos y la vegetación comenzó a crecer espontáneamente hasta formar la actual Reserva Ecológica Costanera Sur. En ese marco, cuando los aires de la renovación comenzaron a agitarse, “los nuevos valores del ambiente, bandera militante de los grupos ecológicos, entraban en colisión con las nuevas posibilidades inmobiliarias que [inauguraba] la conjunción entre río y escombros”⁷⁸. Además, las ansias de continuar la experiencia Puerto Madero hacia el sur chocaban con el desarrollo del asentamiento Rodrigo Bueno –surgido de la ocupación espontánea de terrenos fiscales en el área.
- 53 A pesar de ello, el proyecto avanzaba sin prisa, pero sin pausa. Paralelamente a las gestiones que daban origen al barrio de Puerto Madero, se modifica la normativa que regulaba el destino y la propiedad de la Ciudad Deportiva de la Boca, permitiéndole al

Club Boca Juniors –dueño del predio– enajenar el inmueble a terceros. “La Sociedad Santa María del Plata adquirió las abandonadas tierras de Boca y organizó un Concurso para una urbanización de prestigio [...]. La propuesta planteaba una nueva lógica, similar a la de barrios cerrados y countries que comandaban los procesos de suburbanización de nuevo cuño”. Si bien la iniciativa no se concretó de inmediato, sentaba las bases para “una suerte de urbanización privada [...] [emplazada en] un sector con norma urbanística y privatizado, que se beneficia de la vecindad del conjunto del puerto, el fragmento de ciudad más dinámico”⁷⁹. En el año 2005, IRSA anunciaba el desarrollo del proyecto Santa María del Plata en el antiguo predio de la Ciudad Deportiva.

- 54 Desde entonces, más allá de los vaivenes, el proyecto siguió en pie y actualmente parece gozar de buena salud. El antídoto para su desarrollo, paradójicamente, es la promesa de urbanización del barrio Rodrigo Bueno (sancionada por la Legislatura Porteña en el año 2016).

Este proyecto, al igual que el de la urbanización de la villa Rodrigo Bueno, no llega aislado. Funcionaría como un hito de conexión entre Puerto Madero y el Sur.

En ese sentido, se mejorarán las condiciones de habitabilidad en el asentamiento Lamadrid, situado en el bajo autopista Buenos Aires-La Plata, a la altura del barrio de La Boca. Las familias viven a orillas del Riachuelo. Unas 170 viviendas serán mejoradas y se construirán otras 190 para mudar allí a los habitantes más comprometidos con su realidad habitacional.

El Distrito de las Artes, distribuido en parte de los barrios de La Boca, San Telmo y Barracas, no quedará fuera de esta intervención general, anunciaron desde el gobierno. Por su importancia como zona de tradición artística y turística, se crearán nuevos espacios culturales y se promoverá la carrera de jóvenes artistas.

Se realizará una puesta en valor del dique 0, así como del tradicional paseo de Caminito. (*La Nación*, 15/11/2016).

Postal #3 bis: El saneamiento del Riachuelo

- 55 Asimismo, desde el año 2004 el Riachuelo, la calidad de sus aguas (o mejor dicho, la falta de esta) y los daños derivados de la contaminación ambiental para la salud de los vecinos habitantes de la cuenca se instalaron en el centro del debate público. El puntapié inicial lo dio un grupo de vecinos que, encabezados por Beatriz Silvia Mendoza, presentaron una demanda reclamando la recomposición del medio ambiente y la creación de un fondo para financiar el saneamiento de la cuenca, responsabilizando de daños y perjuicios al Estado Nacional, a la Provincia de Buenos Aires, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a cuarenta y cuatro empresas aledañas por volcar directamente al río los residuos peligrosos, por no construir plantas de tratamiento, por no adoptar nuevas tecnologías y por no minimizar los riesgos de su actividad productiva⁸⁰. Las resoluciones –del año 2006 y 2007– y el fallo –del año 2008– dictados por la Corte Suprema de Justicia de la Nación inauguraron la intervención del tribunal en causas colectivas de derecho público. Esta incursión fue muy bien recibida por la ciudadanía y la opinión pública general. Abría el camino para que se elaborara un plan de saneamiento para la cuenca, para que las empresas iniciaran acciones para detener y revertir la contaminación de la zona y para que los diferentes niveles del gobierno y jurisdicciones se pusieran de acuerdo e integraran un Comité de Cuenca Interjurisdiccional encargado de llevar adelante las acciones del caso.
- 56 La resolución de la Corte Suprema de Justicia de la Nación y las iniciativas de saneamiento de la cuenca adquieren inusitada relevancia y pueden tener consecuencias poco deseadas

si no se articulan con una política integral de producción de suelo y vivienda en ambos márgenes de la ribera. ¿Por qué? Porque lejos de ser acciones con consecuencias estrictamente ambientales, las mismas tienen (y a futuro lo tendrán aún más) un fuerte impacto en la dinámica de renovación del área. La renovación y rehabilitación de zonas degradadas de la ciudad *per se* no resultan acontecimientos negativos. Antes bien, es deseable vivir en una ciudad saludable, con mejores condiciones edilicias y mejores infraestructuras. El problema se suscita cuando no existe una política clara frente a la especulación inmobiliaria que se asocia a la renovación.

- 57 De hecho, en los barrios del sur de la Ciudad de Buenos Aires, los gobiernos –nacional y local– jugaron un papel relevante como gestores de las condiciones necesarias, aunque no suficientes, para el surgimiento de las transformaciones económicas, sociales y ambientales en las áreas degradadas de la ciudad⁸¹. A la acción facilitadora del Estado se suma la participación de actores y capitales privados que desarrollan emprendimientos inmobiliarios, comerciales y culturales aprovechando las brechas que se generan entre las rentas reales y las rentas potenciales de terrenos e inmuebles en los que se emplazan los nuevos emprendimientos. En materia de vivienda social y de regulación de precios de alquileres e inmuebles, la intervención pública se caracterizó por su acción espasmódica, incorporando “parches” (modificaciones parciales) a la normativa y siguiendo habitualmente las presiones o demandas del sector inmobiliario privado.
- 58 Del otro lado de la ribera –en el municipio de Avellaneda y ya fuera de la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires–, en parte impulsadas por las definiciones de la Corte y por acciones de los propios gobiernos municipales y del gobierno nacional, las transformaciones no se hacen esperar. El distrito de Avellaneda ha avanzado a paso firme en las obras de apertura del camino de sirga. Asimismo, la creación e instalación de la Universidad Nacional de Avellaneda (en el año 2010) trajo aires nuevos a zonas muy próximas a la ribera cuya dinámica inmobiliaria estaba fuertemente estancada. El reciclado de viejo edificios de la ciudad para la instalación de las sedes de la Universidad (sedes “12 de Octubre” y “Piñeyro”) y para el desarrollo de actividades culturales del propio gobierno local sienta bases para la renovación del viejo mercado de abasto en donde se emplazan dependencias de la Universidad y del Centro Cultural municipal. En estas mismas áreas el municipio lleva adelante acciones para la erradicación de empresas que contaminan. Si bien el municipio no tiene necesidad de relocalizar asentamientos ubicados a la vera del río⁸², lleva adelante desde hace ya casi una década acciones sistemáticas de radicación y urbanización de las villas de emergencia del distrito. Queda abierto el interrogante sobre los efectos de estas iniciativas en el aumento del precio de los terrenos y de los inmuebles próximos a la ribera.

Conclusiones o nuevas hipótesis para la discusión

- 59 ¿Por qué este derrotero de intervenciones y transformaciones sobre la ribera nos permite pensar que ahora sí su renovación definitiva es posible?
- 60 La primera cuestión que nuestro derrotero deja en claro es que por más de tres siglos Buenos Aires debatió y ensayó, permanentemente, distintas formas de resolver sus nexos con el río. Asimismo muestra que los intentos, hasta hace escasos quince años, siempre habían sido fragmentarios, dejando abiertos mojones de transformaciones inconclusas.

- 61 Aguilar, Castellanos, Novoa *et al.* apuntaron “a la inmadurez político-institucional como factor inhibitor del desarrollo de proyectos que, como éstos, requieren de la formación de consenso [...] en el caso de la ribera de Buenos Aires este factor es protagónico y su “no solución” [...] [atentó] contra el éxito de la propia lógica del mercado”⁸³. Luego de la Operación Puerto Madero, los actores parecen haberse alineado en pos de impulsar el desarrollo de estos procesos. En tal empresa no se cuentan sólo actores políticos, sino también institucionales e incluso representantes del Ejecutivo local y también de otros poderes como el Judicial –tal y como es posible observar en el saneamiento del Riachuelo–. Es decir que en la actualidad efectivamente se observan muchas voluntades alineadas tras la puesta en valor de la ribera.
- 62 En segundo lugar, permite pensar que la costa, tal y como la conocemos hoy, ha sido y es un territorio artificial (tal y como lo califica Novick)⁸⁴ en permanente producción y transformación. Si bien, desde la fundación de la ciudad, este territorio constituyó un recurso económico –asociado a las funciones del puerto– y cultural –puerta de entrada a la Nación y a la modernidad y espacio de socialización– crítico, en las postrimerías del siglo XX realizó su potencial inmobiliario. Puerto Madero habilitó el avance de los procesos de renovación urbana y gentrificación en áreas próximas a la ribera. Estas iniciativas pueden leerse como productos de las intervenciones ribereñas, pero, al mismo tiempo, las reclaman a viva voz para continuar su expansión en los diferentes barrios y rincones de la ciudad. Como ya dijimos en otros trabajos, estos procesos no progresan sin dificultades ni contradicciones, por el contrario. Pero como sea, avanzan y ganan espacios de la ciudad.
- 63 Finalmente, nuestro derrotero puso en evidencia que actualmente existen indicios claros de que la transformación no sólo avanza en áreas centrales: la construcción del camino de sirga, que permite recorrer a pie la extensión de la ribera del Riachuelo, el saneamiento de la ribera sur a la altura de La Boca y los cambios ocurridos en la ribera de los municipios conurbados también permiten pensar que ahora sí la transformación de la ribera, quizá en unos pocos años, será finalmente la transformación de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, Marta; Castellanos, Julio; Novoa, Graciela; Zito, Fabio y Wagner, Alejandra, “La ribera de la ciudad de Buenos Aires: entre la parálisis y el desconcierto”, Max Welch Guerra (eds.), *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*, Buenos Aires, Biblos, 2005, p. 168-202.

Arqueros Mejica, María Soledad, *Producción Social del Hábitat y políticas públicas en las villas de la ciudad de Buenos Aires. El caso de Barrio INTA* (Tesis de Maestría en Economía Urbana), Buenos Aires, Universidad Torcuato Di Tella, 2013.

Azpiazu, Daniel y Schorr, Martín, *Hecho en Argentina. Industria y economía, 1976-2007*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2010.

Bellocchio, Mario, *Días de balneario, noches de varieté*, 2016. Disponible desde internet en: <http://www.periodicodesdeboedo.com.ar/costanera-sur-variete-kalnay>. Consultado el 15-02-2018.

Bianchi, Horacio, *Prevención de catástrofes y modo de actuación frente a las mismas*, Buenos Aires, Mimeo, 1988.

Camarco, *Infraestructura portuaria en argentina. 1810-2010*, Buenos Aires, Cámara Argentina de la Construcción, 2010.

Cosacov, Natalia; Di Virgilio, María Mercedes; Gil, Alejandra; Gil de Anso, María Laura; Guevara, Tomás; Menazzi, María Luján y Vitale, Pablo, *Barrios al sur: Villa Lugano, Villa Riachuelo, Mataderos, Parque Patricios y Villa Soldati a través del tiempo*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Gino Germani, UBA, 2011.

Cuenya, Beatriz, “Grandes proyectos y teorías sobre la Nueva Política Urbana en la era de la globalización. Reflexiones a partir de la experiencia argentina”, Beatriz Cuenya, Carlos Fidel y Hilda Herzer (comp.), *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2004.

.- “Grandes proyectos urbanos contemporáneos. Aportes para su caracterización y gestión”, revista *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, vol. 8, nº 8, 2009, Chaco, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, p. 229-252.

.- “Grandes proyectos urbanos e impactos en la centralidad de las metrópolis. Notas sobre la experiencia argentina”, revista *Cadernos Metrópole*, vol. 13, nº 25, 2011, São Paulo, Pontificia Universidade Católica de São Paulo, p. 185-212.

Cuenya, Beatriz y Corral, Manuela, “Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires”, revista *EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, vol. 37, nº 111, 2011, Santiago de Chile, p. 25-45.

Di Virgilio, María Mercedes y Guevara, Tomás, “Gentrificación liderada por el Estado y empresarialismo urbano en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”, en: *Revista Estudios Sociales Contemporáneos*, nº 11, 2014, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, p. 12-23.

Di Virgilio, María Mercedes, Guevara, Tomás y Arqueros Mejica María Soledad, “Transformaciones en las urbanizaciones consolidadas de origen informal en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Peter M. Ward, Edith R. Jiménez Huerta, María Mercedes Di Virgilio y Angélica Camargo Sierra (comps.), *Políticas de viviendas en ciudades latinoamericanas: Una nueva generación de estrategias y enfoques para 2016 ONU-HÁBITAT III*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2015, p. 307-342.

Díaz Orueta, Fernando y Lourés Seoane, María Luisa, “La ciudad postfordista: economía cultural y recualificación urbana”, *Revista de Economía Crítica*, nº 2, 2002, pp. 105-121.

Figueira, Ricardo, “Del barro al ladrillo”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Buenos Aires, Ed. Abril, 2006, p. 107-125.

.- “La gran aldea”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Buenos Aires, Ed. Abril, 2006, p. 285-301.

Gallo, Ezequiel y Cortes Conde, Roberto, *La republica conservador*, Buenos Aires, Hyspamerica, 1986.

Garay, Alfredo M., “Acerca de la gestión de proyectos urbanos: las enseñanzas de Puerto Madero”, Jorge Liernur (ed.), *Puerto Madero Waterfront*, Harvard University Graduate School of Design, Prestel, Collection CASE, nº 6, 2002.

Gorelik, Adrián, *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

- Gorelik, Adrián y Silvestri, Graciela, “Imágenes al sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires”, *Anales del Instituto de Arte Americano*, n° 27/28, 1989-1991, Buenos Aires, FADU-UBA, 1992, p. 93-104.
- Gorostegui de Torres, Haydée, “El puerto de la pampa húmeda”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Buenos Aires, Ediciones Abril, 2006, p. 323-337.
- Guevara, Tomás, *Políticas habitacionales y procesos de producción del hábitat en la Ciudad de Buenos Aires. El caso de La Boca* (Tesis de Maestría en Políticas Sociales), Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de Buenos Aires, 2010.
- .¿La ciudad para quién? *Transformaciones territoriales, políticas urbanas y procesos de producción del hábitat en la Ciudad de Buenos Aires (1996-2011)* (Tesis para optar por el título de Doctor en Ciencias Sociales), Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de Buenos Aires, 2012.
- Gutman, Margaita y Hardoy, Jorge Enrique, *Buenos Aires: historia del área metropolitana*, Madrid, MAPFRE, 1992.
- Herz, Enrique Germán, *Historia del agua en Buenos Aires*, Buenos Aires, Colección Cuadernos de Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1979.
- Herzer, Hilda, “Ajuste, medio ambiente e investigación. A propósito de la Ciudad de Buenos Aires”, *Hábitat y cambio social*, Buenos Aires, El Salvador, FUNDASAL, 1992.
- Herzer, Hilda, *Globalización y cambio en el sur de la Ciudad de Buenos Aires*, Ponencia presentada en el *Seminario Ciudadanía y Problemas Sociales Urbanos*, Buenos Aires, Universidad 3 de Febrero, 2009.
- Huergo, Hernán, *Luis A. Huergo y la cuestión puerto*, Buenos Aires, Dunken, 2013.
- Jajamovich, Guillermo, “Puerto Madero ‘en movimiento’: movilidad de políticas y modelos urbanos en América Latina (1999-2012)”, *Revista INVI*, vol. 31, n° 87, 2016, Santiago de Chile, p. 59-84.
- Lafuente Machaín, Ricardo, *Buenos Aires en el siglo XVII y XVIII*, Buenos Aires, Colección de Buenos Aires Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1946.
- Liernur, Jorge y Silvestri, Graciela, *El umbral de la metrópolis: transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires 1870-1930*, Buenos Aires, Sudamericana, 1993.
- Lindón, Alicia, “La problemática de las inundaciones en áreas urbanas como proceso de ocupación, un enfoque espacio-temporal. El caso de la Ciudad de Buenos Aires”, Ponencia presentada en el “II Encuentro de Geógrafos de América Latina”, Montevideo, Mimeo, 1989.
- Lourés Seoane, María Luisa, *Buenos Aires, centro histórico y crisis social*, Alicante, Editorial Club Universitario, 1997.
- Menazzi, Luján, “El proceso en la ciudad. El caso del traslado del Mercado Nacional de Hacienda de Liniers durante la última dictadura militar argentina”, *Revista Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, vol. 12, n° 12, 2012, Chaco, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, p. 95-114.
- Menéndez, Eleonora, *La puerta de acceso americana. Tres representaciones de Catalinas Norte. Buenos Aires 1872/1961/1975* (Tesis de Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad), Buenos Aires, Universidad Torcuato Di Tella, 2016.
- Merlisnky, Gabriela, “Vulnerabilidad social y riesgo ambiental: ¿Un plano invisible para las políticas públicas?”, revista *Mundo Urbano*, n° 28, Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2006.
- Mignaqui, Iliana, “Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires en los '90: una aproximación a la

geografía de la riqueza”, Roberto Bustos Cara y Silvia Gorenstein (comps.), *Ciudades y regiones frente al avance de la globalización*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1998.

Novick, Alicia, “El espejo y la memoria: un siglo de proyectos para la Costanera de Buenos Aires”, *Seminario de Crítica*, n° 116, 2001, Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Disponible en internet en: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0116.pdf>. Consultado el 15-02-2018.

Novoa, Graciela, “Puerto Madero: un proyecto bisagra”, Max Welch Guerra (ed.), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2005, p. 203-234.

.-“Historia. Marcas a través del tiempo. Paisaje”, *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación* [Ensayos], n° 30, Buenos Aires, Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo, 2009, p. 49-61.

Núñez, Teresita y Ruiz De Gopegui, Gervasio, “Génesis de un proyecto: Puerto Madero”, *Revista de Antropología Iberoamericana* n° 9, 2012, Buenos Aires, Asociación de Antropólogos Iberoamericanos en Red, p. 103-119. Disponible en internet en: http://www.riurb.com/n9/09_06_NunezGopegi.pdf. Consultado el 15-02-2018.

Obras Sanitarias de la Nación, “Informe sobre el sistema general de desagües”, Buenos Aires, Mimeo, 1985.

Orquera, Luis Abel, “Antes de la fundación” y “Un acta y un plano”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de 4 siglos*, Buenos Aires, Ediciones Abril, 2006, p. 19-37.

Oszlak, Oscar, *Merecer la ciudad*, Buenos Aires, CEDES-Humanitas, 1991.

Pinasco, Eduardo, *El puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros*, Buenos Aires, Talleres Gráficos, 1947.

Romero, José Luis, “La ciudad patricia”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Buenos Aires, Ediciones Abril, 2006, p. 177-178.

Santaló, Claudia, *Transformaciones en el espacio público como resultado de la superposición de estrategias: el caso de la costanera sur de la ciudad de Buenos Aires* (Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales), Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2014.

Scobie, James R., *Buenos Aires, del centro a los barrios: 1870-1910*, Buenos Aires, Solar-Hachette, 1977.

Silvestri, Graciela, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes/ Prometeo, 2003.

Silvestri, Graciela y Gorelik, Adrián, “Paseo de compras: un recorrido por la decadencia urbana de Buenos Aires”, revista *Punto de Vista*, año XIII, n° 37, julio de 1990, Buenos Aires, p. 23-28.

Silvestri, Graciela; Gorelik, Adrián y Shmidt, Claudia, “San Cristóbal Sur entre el Matadero y el Parque: acción municipal, conformación Barrial y crecimiento urbano en Buenos Aires; 1895-1915”, *Seminario de Crítica* n° 13, 1989, Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Disponible en internet en: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0013.pdf>. Consultado el 15-02-2018.

Suárez, Odilia E., *Planes y códigos para Buenos Aires, 1925-1985*, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (Universidad de Buenos Aires), 1994.

Theodore, Nik; Peck, Jamie y Brenner, Neil, “Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados”, revista *Temas Sociales*, n° 66, Santiago de Chile, Ediciones Sur, 2009. Disponible desde internet en <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=898>. Consultado el 15-02-2018.

Torres, Horacio, “Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990”, *Revista EURE*, vol. 27, n° 80, Santiago de Chile, 2001.

Torres, Horacio A., *El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Edición Dirección de Investigaciones, Secretaría de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura/UBA, 2006.

Zabala, Rómulo y Gandia, Enrique de, *Historia de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936/37.

DIARIOS CONSULTADOS

Clarín, 03/12/95

Clarín, 29/01/98

La Nación, 10/05/1998

La Nación, 15/11/2016

NOTAS

1. Se puede ver la obra de Xul Solar al comienzo de este número de *Cuadernos LIRICO* (N. del E.).
2. Ver, en la apertura de este número: Sylvia Molloy, “*Añoro patria*”, Jorge Luis Borges y Xul Solar”.
3. Nik Theodore, Jamie Peck y Neil Brenner, “Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados”, revista *Temas Sociales*, n° 66, 2009, Santiago de Chile, Ediciones Sur.
4. Ver Beatriz Cuenya, “Grandes proyectos urbanos contemporáneos. Aportes para su caracterización y gestión”, revista *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, vol. 8, n° 8, 2009, Chaco, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, p. 229-252; y María Mercedes Di Virgilio y Tomas Guevara, “Gentrificación liderada por el Estado y empresarismo urbano en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”, *Revista Estudios Sociales Contemporáneos*, n° 11, 2014, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, p. 12-23.
5. Los proyectos pioneros fueron dirigidos por la Dra. Hilda Herzer y los más actuales por la Dra. Carla Rodríguez y por mí misma.
6. La expresión “partidarios de la ciudad plato” alude a aquellos actores sociales que acordaron con quitar a las ciudades sus ondulaciones naturales y originales.
7. Por fuera de la trama urbana original (radio antiguo) –pero dentro de lo que hoy es la ciudad capital–, se encontraban una serie de arroyos que desagaban en el Río de la Plata. Estos arroyos fueron entubados con el fin de permitir la circulación dentro del ámbito urbano y funcionar como ejes del sistema de desagües pluviales del mismo. Las cuencas de estos arroyos –Medrano, Vega, Maldonado, White, Cildáñez–, conjuntamente con la cuenca del Riachuelo, cubren casi por completo las 19.000 hectáreas de la Ciudad de Buenos Aires (ver Figura 2). La porción que no cubren estas cuencas corresponde a lo que se denomina radio antiguo. De las cinco cuencas, sólo la del Vega tiene su nacimiento dentro del radio de la ciudad. Las otras cuatro reciben aguas de los partidos del Gran Buenos Aires, ya sea de la porción de sus cuencas que se encuentra allí o de otras tributarias (Obras Sanitarias, 1985).
8. El área metropolitana tiene, desde el punto de vista de la circulación del agua, un comportamiento y una dinámica global (Bianchi, 1988). El comportamiento hidrológico y climático corresponde a la zona delimitada por las líneas divisorias de las cuencas hídricas, más que a la división jurídico-política de los municipios que la integran, y las características topográficas y climáticas de la región establecen, de hecho, una base propicia para el anegamiento.
9. Fuente: <https://www.flickr.com/photos/nicofoxfiles/8622269635>.

10. Véase María Mercedes Di Virgilio, Tomás Guevara y María Soledad Arqueros Mejica, “Transformaciones en las urbanizaciones consolidadas de origen informal en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Peter M. Ward, Edith R. Jiménez Huerta, María Mercedes Di Virgilio y Angélica Camargo Sierra (comps.), *Políticas de viviendas en ciudades latinoamericanas: Una nueva generación de estrategias y enfoques para 2016 ONU-HÁBITAT III*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2015, p. 307-342.
11. Nos limitaremos en el resto de este trabajo a la caracterización de los procesos que han acaecido en la ciudad central.
12. Luis Abel Orquera, “Antes de la fundación” y “Un acta y un plano”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Buenos Aires, Ediciones Abril, 2006, p. 19-37.
13. Rómulo Zabala y Enrique de Gandia, *Historia de la ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936/37, p. 49.
14. Luis Abel Orquera, *op. cit.*, p. 6.
15. El asentamiento que se consolidó entre los siglos XVI y XVII corresponde sólo al 10% de la ciudad de principios del XX. Cfr. Alicia Lindón, “La problemática de las inundaciones en áreas urbanas como proceso de ocupación, un enfoque espacio-temporal. El caso de la ciudad de Buenos Aires”, Ponencia presentada en el “II Encuentro de Geógrafos de América Latina”, Montevideo, Mimeo, 1989.
16. Eduardo Pinasco, *El puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros*, Buenos Aires, Talleres Gráficos, 1947, p. 63.
17. El zanjón fue motivo de preocupación para el Cabildo y las autoridades por “los graves daños que experimentan en la zanja [...] en la parte sur que divide una parte de la ciudad que se llama el barrio del Alto y en [...] las cuatro calles que bajan a dicha zanja [...] están intrajinables a los coches y carretas” (Ricardo Lafuente Machaín, *Buenos Aires en el siglo XVII y XVIII*, Buenos Aires, Colección de Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1946, p. 40).
18. El perímetro de la planta urbana original, a pesar de ser una meseta no anegadiza, estaba surcado por numerosos arroyos tributarios del Río de la Plata. Algunos eran temporarios y otros permanentes, pero todos eran de alimentación pluvial y se los denominaba *Terceros*. Eran arroyos provenientes de áreas planas, entallados en su curso medio, meandrosos y sujetos a la influencia del Río de la Plata en su tramo final; poseían escaso caudal y desaguaban el núcleo histórico de la ciudad. Llamados Primero, Segundo (o del Medio) y Tercero (de sur a norte) por ser el último de mayor envergadura, con el tiempo todos recibieron el nombre de Terceros. Como la ciudad careció hasta fines del siglo XIX de obras sanitarias, los terceros desempeñaban el papel de lo que serían posteriormente las bocas de tormenta, es decir desaguaban agua de lluvia. Ninguno de los Terceros ha sobrevivido hasta hoy. Su eliminación fue concluida por el intendente Torcuato de Alvear en 1885. Fueron entubados y luego empedrados sin que se conservara siquiera su pendiente original, funcionando como ejes del sistema de desagüe pluvial del casco antiguo. Ya en 1858 se empedraron las calles por las que corría el Tercero del Medio, dando como resultado inmediato un aumento del volumen y de la velocidad de escurrimiento de las aguas (cfr. Alicia Lindón, *op. cit.*). Esto recién comenzó a subsanarse –como se verá más adelante– cuando se efectuaron las obras de desagüe del llamado Radio Antiguo. La pavimentación de los mismos no generaba –salvo en casos extremos– desbordes o inundaciones laterales, sino principalmente dificultades para el desagüe en la cercanía a la desembocadura; es decir, en el sitio en que comenzaba la barranca en dirección al Río de la Plata.
19. Ricardo Figueira, “Del barro al ladrillo”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *op. cit.*, p. 111.
20. Cfr. José Luis Romero, “La ciudad patricia”, *ibidem*.
21. “Sobre el Riachuelo, a lo largo del siglo XVIII, se va formando un núcleo portuario que cobra vida cuando en 1731 se trasladan las barrancas negreras de la Banda Oriental al Riachuelo: es el germen del actual barrio de Barracas, cuya importancia aumenta a partir de 1791 cuando se

construye el puente Gálvez [cuya localización señala el actual puente Pueyrredón]” (Ricardo Figueira, “Del barro al ladrillo”, *op. cit.*, p. 117).

22. Las crónicas cuentan que, en esos galpones a fines del siglo XVIII, amén de barcos pequeños, se arman dos bergantines. Ver José Luis Romero, *op. cit.*

23. Ricardo Figueira, “La gran aldea”, *op. cit.*, p. 291.

24. Se trata de los proyectos de Santiago Bevans (1823), el de William Micklejohn (1824/1825), Manuel José García (1842), Julio Messini y Carlos Pellegrini (1853), John Coghlan (1859), los ingenieros Bell y Miller (1869), Juan Bateman (1871) y el del ingeniero Revy (1872). Tal y como señala Silvestri (2003: 87), “la mayoría consistía en planteos de un solo muelle avanzando hacia aguas profundas o de simples instalaciones para mejorar el puerto natural del Riachuelo” (Graciela Silvestri, *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes/ Prometeo, 2003, p. 87).

25. La Confederación (1853-1861) hizo de Rosario su puerto oficial.

26. La construcción del muelle de carga, la aduana nueva (1853) y el muelle de pasajeros de Taylor (1855).

27. En ese marco, Rosario pasó a ocupar el segundo lugar entre los puertos argentinos. En la actualidad, en cambio, los puertos del Gran Rosario son los que conforman el principal nodo de exportación del país (Cfr. Camarco, *Infraestructura portuaria en argentina. 1810-2010*, Buenos Aires, Cámara Argentina de la Construcción, 2010).

28. Haydée Gorostegui de Torres, “El puerto de la pampa húmeda”, José Luis Romero y Luis Alberto Romero, *op. cit.*, p. 324.

29. Comprendería el ensanche, profundización, apertura de una nueva boca y construcción de muelles.

30. Fuente: <http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/ProyMadero-Bateman.htm>.

31. Entre 1875 y 1888 aumenta más de 8,2 veces la cantidad de hectáreas sembradas con trigo en la zona de influencia de Buenos Aires y su puerto, pasando de 45.000 las hectáreas sembradas a 369.000. Asimismo, hacia fines del siglo XIX se consolidan las exportaciones de productos agropecuarios (Cfr. Margarita Gutman y Jorge Enrique Hardoy, *Buenos Aires: historia del área metropolitana*, Madrid, MAPFRE, 1992). En ese marco, se destaca la exportación de cereales que, en 1890, constituyen el 16% del total de exportaciones. Entre los productos exportables se contaba también el ganado en pie y la carne ovina enfriada. Ver Ezequiel Gallo y Roberto Cortés Conde, *La república conservador*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986.

32. Hernán Huergo, *Luis A. Huergo y la cuestión puerto*, Buenos Aires, Dunker, 2013.

33. Ver Eleonora Menéndez, *La puerta de acceso americana. Tres representaciones de Catalinas Norte. Buenos Aires 1872/1961/1975* (Tesis de Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad), Buenos Aires, Universidad Torcuato Di Tella, 2016.

34. La bibliografía especializada ha ensayado numerosas hipótesis (controvertidas) sobre las diferencias de proyecto y sus implicancias para la ciudad. El libro de Scobie (1977) sienta las bases de las interpretaciones sobre la relación entre la ciudad y su puerto. Sin embargo, investigaciones posteriores discuten sus postulados y plantean hipótesis alternativas: Gorelik y Silvestri (1992), Liernur y Silvestri (1993) y Silvestri (2003), entre otros.

35. Jorge Liernur y Graciela Silvestri, *El umbral de la metrópolis: transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires 1870-1930*, Buenos Aires, Sudamericana, 1993, p. 126.

36. *Ibidem*.

37. Los proyectos y sus respectivas morfologías otorgaban más o menos protagonismo a la ciudad y a su entorno y, por ende, constituían una cuestión central desde el punto de vista político. El proyecto Huergo daba prioridad a un territorio amplio, que desbordaba a la ciudad propiamente dicha a través de la construcción de un canal local (canal Sur) y que abría el Río de la Plata hacia el Riachuelo –en ese entonces, en las afueras de Buenos Aires–, extendiendo el área de operaciones hacia el sur. El de Madero, en cambio, con “la existencia de dos canales [...] origina

un proyecto simétrico y equilibrado, concluido perspectiva y funcionalmente en sí mismo, acentuando la centralidad porteña y el anhelo de construir un puerto para y en la Capital” (*Ibidem*, p. 125).

38. Luego de la terminación de Puerto Madero, el Ministerio de Obras Públicas extendió el relleno costero a lo largo de la Dársena Sur y amplió la isla artificial, llegando hasta la boca del Riachuelo. Este sector tomó el nombre de una antigua isla natural llamada Demarchi. En la década de 1960, ese sector de la ciudad sufrió una nueva ampliación que acogió la construcción de la Central Eléctrica Costanera, inaugurada en 1966.

39. Discurso del vicepresidente de la nación, Carlos Pellegrini, del 28 de enero de 1889, cuando declaró inaugurada la primera dársena del Puerto de Buenos Aires.

40. Eleonora Menéndez, *op. cit.*

41. La foto no está fechada, pero probablemente data de 1910. Fuente: http://www.arcondebuenosaires.com.ar/puerto_bs.htm.

42. Véase el mensaje dirigido por el presidente Marcelo Torcuato de Alvear al Congreso de la Nación el 11 de agosto de 1926. Por su parte, la intendencia municipal señalaba, en 1925, lo siguiente: “Se ha mantenido, pues, como espíritu fundamental del proyecto la línea de que estas dos grandes plazas unidas, y contando además con la anexión de los terrenos ganados al río por las mencionadas del Puerto Nuevo en construcción, constituirá el punto de acceso a la Capital, desde que sobre ellas estarán las estaciones terminales de los ferrocarriles Central Argentino, central Córdoba, Buenos Aires al Pacífico y la Estación Marítima de los grandes trasatlánticos, de suerte que esta plaza significará la puerta de entrada al país y de cuyo centro irradiarán las arterias de tráfico y comunicación con el interior, dentro de su concepto esencial como Capital Federal de la República” (citado en Menéndez, *op. cit.*, p. 51).

43. Sobre el aporte de la Comisión Estética Edilicia al derrotero de planes y proyectos para Buenos Aires, véase Odilia Suárez, *Planes y códigos para Buenos Aires, 1925-1985*, Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (Universidad de Buenos Aires), 1994.

44. Graciela Silvestri, Adrián Gorelik y Claudia Shmidt, “San Cristóbal Sur entre el Matadero y el Parque: acción municipal, conformación Barrial y crecimiento urbano en Buenos Aires; 1895-1915”, *Seminario de Crítica*, n° 13, 1989, Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, p. 5.

45. Menéndez, *op. cit.*, p. 52.

46. Las intervenciones para la costanera norte estaban previstas ya en el proyecto de Madero. El trazado de una avenida que uniera la zona del puerto con el barrio de Retiro y se extendiera hacia el norte con un paseo costanero se contemplaba en el proyecto de la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de 1895 y en el Plano de Mejoras de 1909. Cfr. Alicia Novick, “El espejo y la memoria: un siglo de proyectos para la Costanera de Buenos Aires”, *Seminario de Crítica*, n° 116, 2001, Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas.

47. En 1956, la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires impulsó un nuevo proyecto para la urbanización de la zona. El mismo contemplaba la construcción de un conjunto urbano de edificios en torre para el desarrollo de un hotel y oficinas. El conjunto de edificios “Las Catalinas Norte” se integraría urbanísticamente a la estación marítima y al área de trasbordo que inicialmente configurarían las terminales de trenes y, más tardíamente, también, la del subte C y las de los colectivos. La iniciativa, con variaciones y adecuaciones, se concretará recién en 1961 –según el proyecto aprobado por la ordenanza municipal n° 17.799, de ese año–, dando lugar a la expansión del centro de la ciudad (macrocentro) (Ver Menéndez, *op. cit.*).

48. Tal y como observa Gorelik, a principios del siglo XX se configura entre las élites porteñas una *mirada municipalista* que demanda y promueve intervenciones públicas activas en el sur de la ciudad. “Es una posición que encarna en muchos sectores, especialmente en los directamente afectados (vecinos organizados de la zona sur), en los partidos políticos de la oposición y, podría

decirse, en la opinión pública, constituyendo a partir de entonces uno de los tópicos principales del sentido común urbano de todo el siglo XX” (Adrián Gorelik, *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 1998, p. 200).

49. La iniciativa estuvo en manos de la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad y tenía por propósito la transformación de los parajes que, después de la construcción de Puerto Madero, habían quedado abandonados. Si bien el proyecto fue aprobado en 1916, los trabajos se concretaron en 1918.

50. Ver Graciela Novoa, “Historia. Marcas a través del tiempo. Paisaje”, *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación* [Ensayos], n° 30, Buenos Aires, Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo, 2009, p. 49-61.

51. Crónica periodística de la inauguración del Balneario Municipal, reelaborada por Mario Bellocchio, *Días de balneario, noches de varieté*, 2016. Disponible en internet en: <http://www.periodicosdeboedo.com.ar/costanera-sur-variete-kalnay>. Consultado el 15-02-2018.

52. Aprobado por Ordenanza del Concejo Deliberante, en 1962.

53. Claudia Santaló, *Transformaciones en el espacio público como resultado de la superposición de estrategias: el caso de la costanera sur de la ciudad de Buenos Aires* (Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales), Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2014, p. 37.

54. *Ibidem*, p. 41.

55. El reglamento, sancionado en 1914, distribuyó en la ciudad las industrias según su peligrosidad: los barrios del suroeste y Chacarita se llevaron la peor parte, ya que allí se permitieron las industrias de máxima peligrosidad. Parque Patricios, Nueva Pompeya, Villa Urquiza y Villa del Parque fueron designados como barrios industriales. El cono de alta renta, el centro y el norte de la ciudad, quedaba protegido por el reglamento. Ver María Soledad Arqueros Mejica, *Producción Social del Hábitat y políticas públicas en las villas de la ciudad de Buenos Aires. El caso de Barrio INTA* (Tesis de Maestría en Economía Urbana), Buenos Aires, Universidad Torcuato Di Tella, 2013.

56. Así, por ejemplo, diferentes crónicas de principios de siglo relatan la existencia de un barrio aledaño a la Quema de Basuras de la ciudad, llamado *Barrio de las Ranas* localizado en sudoeste de la ciudad (Ver Natalia Cosacov, María Mercedes Di Virgilio *et al.*, *Barrios al sur: Villa Lugano, Villa Riachuelo, Mataderos, Parque Patricios y Villa Soldati a través del tiempo*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Gino Germani, UBA, 2011). Este y otros barrios con las mismas características fueron desalojados en las primeras décadas del siglo XX.

57. “Las principales causas de la contaminación hídrica son los volcamientos a la red pluvial de cloacas, los efluentes industriales, el lixiviado de basurales y las cargas de contaminantes cloacales –en algunos casos ilegales y en otros casos, legales por desborde de las cloacas máximas” (Gabriela Merlisnky, “Vulnerabilidad social y riesgo ambiental: ¿Un plano invisible para las políticas públicas?”, revista *Mundo Urbano*, n° 28, Quilmes, Universidad Nacional de Quilmes, 2006, p. 7).

58. Ver Luján Menazzi, “El proceso en la ciudad. El caso del traslado del Mercado Nacional de Hacienda de Liniers durante la última dictadura militar argentina”, *Revista Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, vol. 12, n° 12, 2012, Chaco, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, p. 95-114.

59. Ver Horacio Torres, *El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Edición Dirección de Investigaciones, Secretaría de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura/UBA, 2006.

60. En 1977, durante el gobierno militar y con el brigadier Cacciatore como intendente de la ciudad de Buenos Aires, se pone en marcha el “Plan de erradicación de las villas de emergencia”. El operativo se concentró, inicialmente, en los asentamientos de la zona norte de la ciudad: las

villas de Belgrano, Retiro y Colegiales. La erradicación de la villa de Colegiales constituirá un hito en el proceso de renovación del barrio de Palermo. En los barrios del sur, las villas también fueron violentamente erradicadas, pero al no existir para esas parcelas proyectos urbanos definidos –como sí ocurrió en Bajo Belgrano y Colegiales–, en las postrimerías de la Dictadura comenzaron nuevamente a poblarse.

61. Luján Menazzi, *op. cit.*, p. 57 y ss.

62. Las marcas en la economía doméstica fueron los efectos inflacionarios, la concomitante reducción de la actividad económica y la drástica alteración de la relación capital-trabajo. Ver Hilda Herzer, “Ajuste, medio ambiente e investigación. A propósito de la ciudad de Buenos Aires”, *Hábitat y cambio social*, Buenos Aires, El Salvador, FUNDASAL, 1992, p. 40.

63. Hubo numerosas propuestas para reactivarlo y transformar sus funciones (en 1925, 1940, 1960, 1969, 1971, 1981 y 1985). Sin embargo, ninguna llegó a realizarse.

64. “La declaración de innecesidad se inscribió en un proceso de transferencia de tierras y otros activos del Estado al sector privado, dispuestos en el marco de la Ley N° 23.697 de Emergencia Económica de 1989. Siguiendo tendencias de otras ciudades del mundo (Barcelona y Londres, por ejemplo) se dispuso entonces urbanizar el área para integrarla al resto de la ciudad” (Tomás Guevara, *¿La ciudad para quién? Transformaciones territoriales, políticas urbanas y procesos de producción del hábitat en la Ciudad de Buenos Aires (1996-2011)*, Tesis para optar por el título de Doctor en Ciencias Sociales, Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de Buenos Aires, 2012, p. 148).

65. Daniel Azpiazu y Martín Schorr, *Hecho en Argentina. Industria y economía, 1976-2007*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2010, p. 131.

66. La transformación tuvo su correlato en la reactivación de la industria de la construcción y del mercado inmobiliario, estancado durante la década de 1980.

67. Ver Iliana Mignaqui, “Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires en los '90: una aproximación a la geografía de la riqueza”, Roberto Bustos Cara y Silvia Gorenstein (comps.), *Ciudades y regiones frente al avance de la globalización*, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, 1998.

68. Alude a la superficie a construir registrada por los permisos de edificación para obras privadas. El descenso abrupto que se observa en las superficies permisadas en el año 1995 (Figura 4) refleja las consecuencias de la denominada Crisis del Tequila en la economía doméstica.

69. Esta tipología se ha extendido hacia los corredores residenciales norte y oeste del Área Metropolitana de Buenos Aires, priorizando accesibilidad, mantenimiento del espacio público, estatus social y seguridad. En las áreas sur y sudoeste de la ciudad este tipo de ofertas residenciales han sido más limitadas. Parece consolidarse, así, el crecimiento en la ciudad merced a las áreas de mayor nivel socioeconómico (centro y norte), en las cuales aumenta la proporción de estratos altos y disminuye la de estratos medios. Esta tendencia se confirma al analizar los tipos residenciales (aumentan los tipos de alta calidad y nivel y disminuyen los que corresponden a tipos residenciales de categoría estándar o media) (ver Horacio Torres, *op. cit.*). En los municipios de la conurbación proliferan los barrios cerrados y los antiguos *countries* suburbanos se transforman en viviendas permanentes. De este modo, el proceso de gentrificación en la ciudad central es contemporáneo con el desarrollo de procesos de suburbanización de sectores de ingresos altos.

70. Fuente: Reporte Inmobiliario <http://www.reporteinmobiliario.com/miembros/informes>. Acceso 05/12/2013. El pico de m² permisados registrado en 1977 se explica por el hecho de que, ante la aplicación del Código de Planeamiento Urbano (1977), se aceleró la presentación de planos regidos por la normativa anterior. Se estima que los m² permisados en los primeros meses de ese año triplicaron los volúmenes edificados habituales registrados en los años previos (ver Oscar Oszlak, *Merecer la ciudad*, Buenos Aires, CEDES-Humanitas, 1991).

71. Pasada la crisis nacional, se reactiva la inversión pública en el área sur: en el año 2004, las obras previstas en el plan de inversiones para dichos barrios involucraban el 38% del presupuesto de la ciudad vs. el 12% previsto para el área norte. En 2005, esa tendencia se acentuó y el área sur concentró el 52% de la inversión prevista, contra el 8% del área norte (ver Hilda Herzer, *op. cit.*).

72. Fuente: Reporte Inmobiliario, <http://www.reporteinmobiliario.com/miembros/informes>. Acceso 05/12/2013.

73. Durante el gobierno militar (1976-1983), el intendente municipal dictó una “Ordenanza de Preservación” del barrio de San Telmo. La normativa refería a medidas sobre aspectos físico edilicios y de usos del suelo. Sin embargo, no se contó durante ese periodo con partidas presupuestarias específicas para impulsar la actividad de la Comisión y desarrollar las implicaciones que tradujeran la normativa en intervenciones más significativas. Finalmente, en 1982, el área se redujo a 74 manzanas. En ese marco, comienza una incipiente y paulatina instalación en la zona de pequeños talleres, anticuarios, museos, algunos restaurantes, que van generando un cambio de imagen en el barrio (ver María Luisa Lourés Seoane, *Buenos Aires, centro histórico y crisis social*, Alicante, Editorial Club Universitario, 1997). Estas actividades, aunque muy lentamente, se irán consolidando a lo largo de las siguientes décadas, primero en áreas bien delimitadas del barrio que van acentuando su diferenciación interna (Plaza Dorrego, calles Balcarce y Defensa) y en los últimos años, expandiéndose al conjunto y rehomogeneizando el barrio renovado.

74. Costanera Norte, Puerto Madero y Costanera Sur.

75. Para un análisis de la operación Puerto Madero véase Silvestri y Gorelik (1990); Garay (2002); Cuenya (2004 y 2009); Novoa (2005); Cuenya y Corral (2011); Guevara (2012); Núñez y Ruiz de Gopegui (2012); Jajamovich (2016); entre otros.

76. El jefe de Gobierno era Fernando De la Rúa, quien se desempeñó en esa función desde fines de 1996.

77. Beatriz Cuenya y Manuela Corral, “Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires”, revista *EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, vol. 37, n° 111, 2011, Santiago de Chile, p. 43.

78. Alicia Novick, “El espejo y la memoria: un siglo de proyectos para la Costanera de Buenos Aires”, *Seminario de Crítica*, n° 116, 2001, Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, p. 20.

79. *Idem.*

80. Véase http://www.acumar.gov.ar/informacionPublica_causa_mendoza.php

81. La modificación en sus funciones regulatorias, la adecuación de marcos normativos, el proceso de privatizaciones, la transferencia subsidiada de recursos –como, por ejemplo, el suelo urbano o la deuda pública– han sido mecanismos habilitantes de estos procesos. En este contexto se inscribe la continuidad en la orientación del gasto público de la ciudad que sostuvieron los sucesivos gobiernos locales, entre 1988 y 2005, destinando importantes recursos a obras de infraestructura en el área sur. La inversión extranjera directa experimentada en la ciudad a partir de la década de 1990 hubiera sido impensable sin este marco de actuación pública.

82. En el año 2010, la comuna que conduce Jorge Ferraresi trasladó 18 familias que vivían a la altura del puente Bosch a viviendas sociales del Plan Federal en Villa Tranquila. Desde el año 2004 aproximadamente, el gobierno local lleva adelante acciones para urbanizar Villa Tranquila con base en el aporte de fondos municipales y de programas nacionales como, por ejemplo, el Plan Federal de Viviendas y el Programa Mejoramiento de Barrios (PROMEBA).

83. Marta Aguilar, Julio Castellanos, Graciela Novoa, Fabio Zito y Alejandra Wagner, “La ribera de la ciudad de Buenos Aires: entre la parálisis y el desconcierto”, Max Welch Guerra (eds.), *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*, Buenos Aires, Biblos, 2005, p. 171.

84. Alicia Novick, *op. cit.*

RESÚMENES

Buenos Aires guarda una relación esqui-va con la ribera y con los cursos de agua que la atraviesan. De hecho, a pesar de limitar con un frente costero muy extenso y de estar surcada por numerosos ríos, arroyos y zanjones, la ciudad nunca se hizo demasiado cargo ni de sus aguas ni de sus costas. En este marco, el trabajo indaga el proceso de urbanización de la ribera, mostrando que ninguno de los proyectos pensados para esta porción de la ciudad, hasta fines del siglo XXI, logra imponer su ideario urbano. Por el contrario, estos idearios fueron muchas veces contradictorios y se plasmaron en partes o porciones de la extensión costera. A pesar de ello, todos parecen haber tenido una misma, aunque limitada intención: domar el río y sus aguas bajo un proyecto políticamente hegemónico y económicamente rentable. El cometido sólo se alcanzará -no sin tensiones- en los albores del siglo XXI bajo la égida del desarrollo del nuevo barrio de Puerto Madero y de la intención de extender -con adecuaciones- sus beneficios y lógicas a la vasta silueta zigzagueante de la ribera.

Buenos Aires has an elusive linkage with the shores and water courses that run across it. In fact, in spite of limiting with a very extensive coastal front and of being cut through by many rivers, streams and ditches, the city never thoroughly took care of its waters and coasts. Within this framework, this work inquires about the urbanization process of its water front, pointing out that none of the projects designed for this part of the city, until the end of the XXI century, has imposed its urban design. On the contrary, these designs were often contradictory and were only carried out in parts or portions of the coastal extension. In spite of this, all seem to have had the same, although limited purpose: to tame the river and its waters under a political hegemonic and economically profitable project. This purpose will only be achieved -not without tensions- at the beginning of the XXI century under the protection of the new Puerto Madero district and the intention of extending -with adaptations- its benefits and logics to the vast zigzagging silhouette of the shore.

La ville de Buenos Aires n'a qu'une relation fuyant, tant avec son front de berge sur le fleuve ou l'estuaire qu'avec les différents cours d'eau qui la traversent. De fait, bien qu'elle dispose d'un front de berge particulièrement étendu sur le fleuve et que par ailleurs de nombreuses rivières, confluent et autres petits cours d'eau en délimitent ses espaces ou la traversent, la ville n'a jamais véritablement pris en charge ni ses eaux ni ses côtes. C'est dans ce cadre que se développe le présent travail d'étude portant sur les processus d'urbanisation de la façade sur le fleuve. Il met en évidence le fait qu'aucun des projets conçus pour cette partie de la ville jusqu'à la fin du XXème siècle n'a réussi à imposer sa propre vision urbaine. Mieux encore, ces projets ont souvent été en contradiction les uns avec les autres, qui se sont développés de façon fragmentée tout au long de l'étendue de la rive. Pour autant, ils semblent avoir partagé - quand bien-même de façon limitée - un propos commun : maîtriser le fleuve et ses eaux dans le cadre d'un projet politiquement hégémonique et économiquement rentable. L'objectif ne sera finalement atteint, non sans provoquer quelques tensions, à l'aube du XXIème siècle à la faveur du développement du nouveau quartier de Puerto Madero et avec l'intention d'étendre, moyennant quelques adaptations, ses avantages et logiques propres à la vaste silhouette zigzagante de la rive.

ÍNDICE

Mots-clés: Néolibéralisme urbain adaptable, Puerto Madero, rive de Buenos Aires, transformations urbaines, rénovation urbaine.

Palabras claves: Neoliberalismo urbano adaptable, Puerto Madero, ribera de Buenos Aires, transformaciones urbanas, renovación urbana

Keywords: Adaptive neoliberalism, Puerto Madero, Buenos Aires riverside, urban transformations, urban renewal

AUTOR

MARÍA MERCEDES DI VIRGILIO

CONICET – Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA)

mercedes.divirgilio@gmail.com